

## L'essere mobile contemporaneo: vivere in continua evoluzione

*Alfonso D'Urso*

Quando si parla di nuove migrazioni, si fa riferimento a flussi migratori generati e caratterizzati dalle circostanze attuali che vanno al di là di quelle che spingono da sempre l'uomo alla migrazione. Oltre alla necessità di migliorare il proprio status sociale, di scappare dalla povertà, da conflitti, da una vita di stenti per cercare fortuna altrove, si aggiunge oggi la necessità di conoscere il mondo il più possibile non solo per migliorare la propria vita, ma anche per redimerla da una stabilità e un immobilismo che rischia di etichettare l'individuo come agente sociale povero di esperienze e di conoscenze, e quindi povero di opportunità.

Con il termine «nuovo», però, si connotano anche elementi che rientrano nella sfera sociale e individuale contemporanea, e che riguardano non solo il lato fenomenico, quello numerico, lo statistico, quello geografico, razziale e quello autoreferenziale del termine «migrazioni», ma aspetti che si rifanno alla conformazione dell'essere umano, al suo relazionarsi con il prossimo e con il mondo circostante, al suo senso di orientamento e di coscienza, alla sua missione di vita.

Per comprendere questo lato delle nuove migrazioni è necessario, quindi, definire le ambigue caratteristiche e il contesto nel quale nasce e si sviluppa un concetto fondamentale: quello di *mobilità contemporanea*. Prendendo come punto di partenza il lavoro dell'antropologo Marc Augé e dell'urbanista François Ascher, in quest'analisi si metteranno in relazione aspetti della postmodernità con il concetto di mobilità, e quello di nuova frontiera come conseguenza di molte contraddizioni della nostra epoca. Passaggio fondamentale e successivo sarà quello di analizzare l'influenza che tutto questo ha portato alla nuova conformazione delle città e del mondo (soprattutto quello occidentale), e di come si vive oggi al suo interno, oltre alla perdita di orientamento dovuta a un nuovo ordine spaziale e temporale: tutto quello che, insomma, ha generato *l'essere mobile contemporaneo*, e che può aiutare nella sua descrizione e identificazione. L'analisi che segue è volta, quindi, a raccogliere studi e osservazioni concentrando visioni in un punto di vista critico, che muove le sue intenzioni descrittive partendo dal campo formativo, da quello della sensibilizzazione e da quello dell'esperienza diretta di cause e conseguenze della cosiddetta mobilità contemporanea.

Il mondo contemporaneo si è caratterizzato, tra le altre cose, per la capacità di raggruppare una «diversità planetaria omologata». Le caratteristiche proprie di questa diversità: cultura, razza, religione e pensiero sembrano tutte essere disposte sulla stessa tavola imbandita, insieme all'utopia di poter vivere in piena armonia l'unificazione di questa tavola e quindi del mondo intero. Uomini e società omologati per farlo ma incapaci di realizzarlo.

Esistono una serie di cause e caratteristiche che accompagnano il gran paradosso del mondo contemporaneo, unificato e allo stesso tempo frammentario, uniformizzato e diverso. La globalizzazione e lo sviluppo dei mezzi di comunicazione e di trasporto hanno creato l'impressione che l'intero pianeta sia diventato il punto di riferimento di ogni singolo individuo; tuttavia non terminano di esistere differenze tra identità sociali e individuali, forme di vita e classi, territori sviluppati e in povertà.

In questo contesto il lavoro dell'antropologo Augé, celebre e discusso per la sua definizione dei non-luoghi, è importante per dirigere il tema specifico in oggetto. In uno dei suoi scritti<sup>1</sup> analizza il cambiamento del mondo contemporaneo e l'evoluzione rispetto al postmodernismo partendo da tre movimenti globali e fondamentali:

- Il passaggio dalla modernità alla surmodernità, guardando il cambio dal punto di vista del tempo.
- Il passaggio dai luoghi ai non-luoghi, guardando questa volta com'è cambiato il concetto di spazio.
- Il passaggio dal reale al virtuale, descrivendo come si è evoluta la visione del mondo attraverso l'evoluzione dell'immagine.

Per definire l'importanza attuale del concetto di mobilità bisogna quindi descrivere, o almeno inquadrare, il mondo nel quale esso si muove; che l'autore definisce appunto «surmoderno».

Oltre la surmodernità di Augé, esistono altre visioni e punti di vista che arricchiscono il panorama tematico della mobilità: Max Weber considera la modernità, ad esempio, come il «disincanto del mondo». Per lui la vittoria della scienza sulla religione corrispondeva alla vittoria della ragione sul mito, e questo era la causa di un disincanto del mondo: una modernità caratterizzata dalla scomparsa dei miti di origine e di tutti quei sistemi di credenze che ricercano il senso del presente nel passato.

L'uomo moderno è così padrone di se stesso, si nega ad affrontare il presente in termini mitici o mistici, la razionalità è l'unica verità e ogni verità deve essere dimostrabile. In questo modo il mondo dei valori e delle idee è rimasto vuoto: *«Il mondo disincantato che ha rotto con le credenze del passato ha creato come unica cosa il vuoto»*<sup>2</sup>.

Così la ragione e la tecnologia si sono unite per creare scienza, formando quello che ci ha portato in questa epoca e che lo stesso Weber chiamò «Gabbia di Ferro»:

[...] una società nella quale la razionalizzazione crescente della vita umana intrappola gli individui in una gabbia di ferro, di controllo razionale, basato su regole [...] schiacciati sotto il manto ferreo del morto che regna sulla vita: il capitale<sup>3</sup>.

Siamo prigionieri di una razionalità focalizzata alla produzione, siamo strumenti di strumenti.

Se da un lato la modernità è caratterizzata da questo disincanto del mondo, insieme alla scomparsa dei miti di origine e dei sistemi di credenze bisogna annotare anche l'apparizione di nuovi miti, basati sul progetto utopico della scomparsa delle classi e dell'unificazione del mondo.

In questo senso, secondo Augé si dovrebbe parlare di un secondo disincanto del mondo, dovuto da un lato al fatto che anche questi «miti del futuro» erano un'illusione e dall'altro all'utopica visione del mondo come un'*Aldea Globale* (secondo il termine di McLuhan), nella quale si parla la stessa lingua e dove esiste un'unica rete economica. Quest'idea fu poi tradotta dal politologo giapponese Francis Fukuyama con la nozione di *fine della storia*. L'accordo per un governo generale, un'unica lingua e una sola economia avrebbe sancito la fine della storia delle ideologie: l'universalizzazione della democrazia liberale come forma finale di governo umano, il trionfo dell'idea di uno Stato/Mondo capitalista basato sulla cultura occidentale del consumo. Non importa che il regime consumista non regoli effettivamente tutto il pianeta, per Fukuyama la vittoria della «fine della storia» sarebbe già presente sul piano delle idee, nonostante non si sia del tutto materializzata:

[...] nella fine della storia non è necessario che tutte le società si convertano in liberali di successo, ma che esse terminino le loro pretese ideologiche di rappresentare forme differenti e più prestigiose di società umane<sup>4</sup>.

L'antropologo indiano Arjun Appadurai descrive la modernità, invece, come una delle teorie che possiedono e desiderano un'applicabilità universale. Nella sua teoria mette in relazione la modernità come fatto osservabile e la modernizzazione come teoria, per poter così arrivare a definire le caratteristiche reali che governano il mondo attuale.

Il problema fondamentale delle grandi teorie sociologiche è stato, secondo lui, quello di rafforzare da sempre l'esistenza di un momento preciso e comune a tutti: il momento moderno, che quando si è presentato realmente ha generato una rottura tra passato e presente.

[...] il mondo nel quale viviamo oggi – dove la modernità è completamente in polvere, con un'irregolare coscienza di se stessa, ed è vissuta in forma irregolare – suppone una rottura generale con ogni tipo di passato<sup>5</sup>.

Visto in questo modo, il teorico studia i mezzi di comunicazione di massa e i movimenti migratori come causa e cambi del mondo moderno; effetti che combinati producono un insieme d'irregolarità e contraddizioni, poiché tanto gli attori e gli spettatori quanto le immagini sono in continuo movimento.

Terminando questa piccola contestualizzazione di punti di vista e tornando quindi al paradosso che ci accompagna, si focalizza qui la visione iniziale di Marc Augé per descrivere le caratteristiche contrastanti che definiscono la nostra epoca e poter vedere dove si muove il concetto di mobilità, termine che richiede paradossalmente quello di frontiera.

Il paradosso non si avvicina all'idea della «fine della storia», ma semplicemente la nostra epoca è la conseguenza di una grande quantità di cause difficili da analizzare, che hanno portato alla costituzione della post-modernizzazione: tutto quel processo culturale di scambio e sviluppo sociale delle ultime decadi.

In altre parole, il mondo attuale è:

[...] semplicemente segno di una moltiplicazione e accelerazione dei fattori costitutivi della modernità<sup>6</sup>.

Lo stesso che Lévi-Strauss definisce come parte essenziale della storia delle società umane quando afferma che la storia si compone di:

[...] catene di eventi non ricorrenti i cui effetti si accumulano producendo frastorni economici e sociali<sup>7</sup>.

Adottando parte di questa definizione, l'antropologo parla di «surmodernità» riferendosi quindi a quest'epoca come al risultato di una logica dell'eccesso.

Questa si potrebbe definire partendo da tre eccessi fondamentali e vincolati l'uno all'altro, quello che spiegherebbe parte dei paradossi e delle contraddizioni: l'eccesso dell'informazione, quello della velocità e quello dell'individualismo; rispettivamente del tempo, dello spazio e dell'ego.

1. L'eccesso dell'informazione provoca la sensazione che la storia si acceleri, e il fatto di sapere o poter sapere quello che succede all'altro capo del mondo ci fa sentire parte interna della storia. A questa sovrabbondanza d'informazione si aggiunge la nostra capacità di dimenticare, necessaria per evitare la chiara saturazione della memoria, che dà come risultato un ritmo sintetico della storia. Un evento a prima vista importante sparisce improvvisamente dagli schermi, poi dalla memoria, fino a quando un giorno riappare di colpo, come per magia.

2. Oltre a questo, lo sviluppo costante delle tecnologie dell'informazione e dei mezzi di trasporto provocano la sensazione di un restringimento del pianeta. Viviamo nell'epoca dell'istantaneo, dove da un lato il nostro dominio del tempo riduce il nostro spazio vitale, e dall'altro apre i suoi orizzonti di scoperta e possibilità.

3. Il terzo eccesso decisivo per la surmodernità è l'individualismo. Da un lato esiste una individualizzazione sempre più passiva dei consumatori direttamente relazionata ai mezzi di comunicazione. In questo senso si parla d'individualismo e solitudine perché s'invita alla navigazione solitaria, virtuale, dove il faccia a faccia, la relazione e l'incontro con l'Altro si sostituiscono da immagini e suoni. Solitudine e insieme illusione di elaborare punti di vista, che in genere sono indotti ma percepiti come personali. Dall'altro lato, anche a causa di questo, esiste un sempre più marcato individualismo egocentrico, direttamente relazionato all'alta considerazione di se stessi. Si assiste cioè all'autoreferenzialità delle interpretazioni di qualsiasi informazione, l'uomo interpreta da se stesso per se stesso.

Il mercato ideologico, in questo senso, è come un *self-service*, dove ognuno sceglie i pezzi che, messi insieme, formeranno una maniera di pensare, avendo l'illusione di farlo autonomamente. In definitiva, si osserva che cercando di definire il concetto di modernità si mettono in gioco numerose questioni: per alcuni si riferisce alla morte dell'incanto mistico del mondo, mentre per altri si riferisce alla fine delle ideologie; come la modernità si definisce per i suoi eccessi e come questi si regolano in base ad essa.

È proprio quest'ultimo aspetto che genera la grande contraddizione della mobilità nel mondo contemporaneo: parlare di mobilità è, infatti, parlare allo stesso tempo di frontiere. È necessario iniziare descrivendo la necessità e l'importanza di essere mobili e allo stesso tempo, come conseguenza, essere coscienti delle disuguaglianze provocate proprio da questo, tanto negli stili di vita che nelle possibilità di migliorarla.

Il concetto di mobilità non è nuovo, e quando riguarda gli individui la parola è spesso associata a quei gruppi di persone che vivono senza un territorio fisso di riferimento, i nomadi. Sebbene appaia chiaro come la mobilità caratterizzi questi gruppi sociali, non si può affermare che essi siano totalmente de-territorializzati. Difatti numerosi studi antropologici descrivono i nomadi come società con un senso della casa, del tempo e addirittura del ritorno. Esiste un'organizzazione ben definita che gestisce l'installazione temporanea in un territorio, così come esiste una serie di rotte fisse di luoghi dove vivere e tornare.

Il concetto di mobilità conosciuto in questo modo e riferito a queste comunità non vale però per definire la nostra società e il nostro tempo. La mobilità contemporanea «surmoderna» (includendo quindi anche la definizione di Augé dell'epoca attuale) si

distingue dall'idea del nomadismo:

Quando si parla di mobilità contemporanea, s'intende da un lato il movimento della popolazione, i flussi migratori e quelli vitali quotidiani, dall'altro la comunicazione istantanea e la circolazione di prodotti, immagini e informazione<sup>8</sup>.

Se da un lato la mobilità contemporanea sembra costituire un paradosso con la cultura nomade (riferendosi alla possibilità di poter far tutto senza quasi muoversi); dall'altro lato il paradosso nasce avendo in comune alcune caratteristiche fondamentali e gestirle però con una volontà e consapevolezza ben diversa: l'apparente deterritorializzazione propria dei nomadi, in molti casi, è più reale quando è riferita alle società stabili. Il fatto attuale di muoversi e migrare continuamente, il più delle volte senza un territorio fisso, sembra quasi un'imitazione dell'abito culturale nomade. La differenza sta nel fatto che, il più delle volte, ci muoviamo senza pensare a quello che vogliamo, senza sapere con certezza se questa è la nostra volontà o meno; ci muoviamo semplicemente per stare al passo col mondo, siamo quasi obbligati a farlo. Se questo è il primo paradosso, il secondo riguarda la possibilità di muoversi senza alcuna frontiera; che per quanto reale possa essere non smette di affermare l'ennesima utopia generatrice di nuove differenze e disuguaglianze.

La «frontiera» quindi è un altro dei grandi termini che si è evoluto insieme con quello di mobilità. Lévi-Strauss ci insegna che il concetto si è utilizzato sin dall'apparizione del linguaggio per dare un senso simbolico al mondo, per vivere al suo interno e riuscire a capirlo.

Tuttavia il simbolismo grazie al quale si è potuto capire il mondo ha creato per sua natura una serie di opposizioni, dicotomie essenziali e basiche, categorie come il maschio e la femmina, il freddo e il caldo, il bene e il male. Come conseguenza a questo si sono stabilite altre «frontiere naturali», che in seguito si sono convertite in frontiere fisiche, come linee di terra e cause di guerre e morti.

Oggi questo sistema di classificazione non è più necessario perché si può arrivare a comprendere il mondo senza dividere lo spazio. Il pensiero scientifico come quello politico e democratico non si basa più su opposizioni binarie, su dicotomie: si parla di uguaglianza di sesso, di un mercato del lavoro mondiale, di una rete mondiale di comunicazione. Tuttavia quello che la globalizzazione nasconde sotto la sua apparente omologazione è una rete di molte disuguaglianze: l'opposizione Nord-Sud, ad esempio, rappresenta l'antica differenza tra colonizzatori e colonizzati; allo stesso modo l'organizzazione dei quartieri nelle città e nelle grandi metropoli rappresenta una divisione tra ricchi e poveri, centro e periferia. Oltre a questo è la stessa idea di possibilità che genera disuguaglianze, direttamente proporzionale al capitale disponibile. L'idea di un mondo dove le persone, i beni e l'informazione rappresenterebbero una globalità mobile senza frontiere si allontana quindi dalla realtà.

Se questo è lo scenario che genera e ospita la mobilità contemporanea, che cosa

provoca un mondo dove l'essere mobili contrasta con la sua struttura sociale, dove lo spostamento provoca contrasti e differenze tra gli individui, dove le caratteristiche della surmodernità hanno influenzato e cambiato i modi del vivere e dell'essere sociale, anche nella sua forma di interagire con lo spazio?

Spostiamo quindi il punto di vista dall'individuo verso l'esterno, e cioè verso il sociale, potendo così mettere in relazione i cambiamenti strutturali con la conformazione urbana e quindi con il modo di vivere. Partiamo dalle parole di Georges Perec, che riflettendo sul movimento, sul fatto di restare lì dove si è nati senza chiedersi neanche cosa ci possa essere dall'altro lato della strada, dice:

[...] Già molto tempo fa avremmo dovuto abituarci agli spostamenti, muovendoci liberamente da parte a parte, scoprire, non restando immobili senza voglia di sapere e vedere nulla.

Perec, scrittore francese morto nell'82, osservava il passato, quando le popolazioni più stabili e sedentarie si acclimatavano e abituavano rapidamente al luogo in cui vivevano, credendo di star bene lì dov'erano. Questo accadeva perché:

[...] ci costa molto cambiare, il luogo di vita così come le abitudini, questo suppone tutto un viaggio, una storia. E se cambiamo, spesso ricordiamo con nostalgia il nostro vecchio quartiere, la nostra vecchia città. Ci chiudiamo nel nostro angolo con quelli del nostro angolo; evochiamo con nostalgia il nostro paesino, il nostro fiume<sup>9</sup>.

Oggi è quasi scontato dire che l'individuo medio (per lo meno quello occidentale e cioè il più prossimo a noi in termini di paragone) appartiene a gruppi sempre più diversificati e a luoghi transitori: si cambia casa, città, lavoro e contesto così frequentemente che questo cambia anche il tipo di relazioni sociali. Si arriva a conoscere più persone, però allo stesso tempo le relazioni che s'instaurano sono meno frequenti. Anche per questo, quindi, si può affermare che:

«[...] la mobilità è conseguenza e strumento della diversificazione sociale»<sup>10</sup>.

In questo senso si può osservare il primo risultato del contrasto tra mobilità e frontiere. François Ascher, urbanista e sociologo francese, paragona la nostra società con la forma dell'ipertesto: il mondo funziona come una rete, dove le persone cambiano luoghi, ambienti sociali e attività utilizzando a volte lo stesso mezzo, sia di trasporto sia di comunicazione. Ci sono diversi campi sociali e in ognuno di essi si utilizza una serie di codici distinti: si passa dal lavoro alla famiglia, dal sociale all'intimo, cambiando continuamente i codici di comportamento. Chi non lavora ad esempio è automaticamente fuori da questi contesti, vive con persone del suo perimetro vitale e dipende da un'economia locale. Lo stesso succede con le periferie delle grandi città, dove

gli abitanti generalmente si rapportano con persone dello stesso luogo, separato da quello del centro città. La mobilità si sta convertendo così in fonte di disuguaglianze formali.

In questo senso il luogo fisico occupato da un individuo descrive (o per lo meno vi influisce) la posizione che questo occupa nello spazio sociale: difatti una persona che non ha un luogo dove vivere sembra non possedere un'esistenza a livello sociale. Il sociologo Pierre Bourdieu lo descrive con una semplice relazione logica:

- da un lato gli agenti sociali (cioè gli individui costituiti socialmente) si configurano in base allo spazio sociale che occupano,
- questo spazio sociale a sua volta si definisce in base alla sua posizione rispetto agli altri spazi e alla distanza che esiste tra di essi.

Quindi:

- se lo spazio fisico si definisce in base alla sua estensione territoriale,
- lo spazio sociale si definisce in base alle differenze e le opposizioni degli individui che lo vivono.

Si può affermare, quindi, che la stessa struttura spaziale crea per definizione differenze tra gli individui, e che raramente si percepisce la società gerarchizzata come la causa di queste differenze. Normalmente l'aspetto naturale di queste distinzioni inganna, di modo che si arriva a credere che differenze create dalla storia siano nate naturalmente: esempio delle frontiere naturali che dividono (sembra da sempre e naturalmente) lo spazio globale in spazi strutturati e gerarchizzati; o l'esempio delle distinzioni razziali, o quelle sociali e spaziali tra i sessi.

In una società gerarchizzata, non c'è nessuno spazio che non sia gerarchizzato e che non sia espressione delle gerarchie e delle distinzioni sociali<sup>11</sup>.

Le differenze tra spazi fisici vissuti determinano, quindi, le differenze sociali, ma influenzano anche il tipo di pensiero, percezione e categorizzazione delle cose. In questo modo le strutture sociali si trasformano anche in strutture mentali. Lo stesso Bourdieu descrive come lo spazio sociale sia una delle forme più sottili di controllo e potere da parte della società:

Da quando lo spazio sociale è iscritto simultaneamente nelle strutture spaziali e in quelle mentali, lo spazio è uno dei luoghi dove si afferma ed esercita il potere sotto la forma più sottile della violenza simbolica come violenza inavvertita<sup>12</sup>.

Quello che muove tutto il sistema di referenze spaziali e sociali, quello che definisce una persona secondo il luogo di vita, è quindi il capitale: la capacità di dominare lo spazio mediante la quantità di tempo che s'impiega per andare da un posto all'altro, e



soprattutto mediante l'appropriazione dei beni che lo spazio contiene, dipende dal capitale di cui si dispone. Chi non ne ha a disposizione si allontana fisicamente e simbolicamente da certi spazi sociali. Parlare quindi delle relazioni che esistono nello spazio contemporaneo è parlare di capitalismo e globalizzazione. Sembrano dirette le parole di Bourdieu quando dice che: «*La mancanza di capitale incatena in un luogo*».

Chi resta fuori da questo, chi non può competere con le regole del gioco, crea concentrazioni in uno stesso spazio formando una situazione generale di emarginazione. Se a questo si aggiunge da un lato la pressione generata dal mondo esterno e dall'altro il dominio che il capitale possiede anche sul tempo, non è difficile capire perché si produce un effetto migratorio: a chi vive in questi ambienti economicamente sfavorevoli, non resta altra soluzione che fuggire verso nuove mete.

Alla possibilità di misurare le distanze fisiche secondo una metrica spaziale e temporale, nella misura in cui gli spostamenti tardano più o meno in relazione alle possibilità di accesso ai mezzi di trasporto, il potere che il capitale dà sullo spazio è anche un potere sul tempo<sup>13</sup>.

La mobilità quindi, come risultato di questa situazione appena accennata, oggi sembra essere indispensabile. Con il passare del tempo l'essere umano aspira sempre a una maggiore intimità, autonomia e indipendenza. Per acquisire quell'agognato individualismo è necessario trasferirsi sempre di più nel tempo (con le tecniche di comunicazione e informazione) e nello spazio (con i mezzi di trasporto). E il fatto di essere mobili è un aspetto fondamentale per stare al passo con questo tipo di vita: più mobili si è, più possibilità si hanno, e allo stesso tempo si è quasi obbligati a essere mobili per trovarsi in condizioni di poter scegliere. La mobilità è diventata necessaria; è un accesso al mercato del lavoro, le opportunità sono direttamente proporzionali alle capacità di essere mobili, e la vita sociale non sfugge a tutto questo. Utilizzando di nuovo le parole di Ascher, la mobilità:

[...] si è convertita in una sorta di diritto generico, una preconditione degli altri diritti.

[...] È un'illusione pensare di poter tornare a uno stile di vita di Paese o di una vita centrata regionalmente, dove tutto quello che facciamo succede localmente<sup>14</sup>.

Secondo l'autore non ci sarebbero soluzioni in questa direzione, quindi si dovrebbe agire per convertire la mobilità in un gusto, poiché in molti casi il trasporto non è più considerato un mezzo utile allo spostamento, ma si è convertito in una parte fondamentale della propria vita, sia lavorativa sia affettiva. Propone quindi una modifica all'origine che riapre domande ben più profonde, poiché un cambio del genere sarebbe l'ennesimo passo verso un rinnovamento apparente. Una fondata obiezione a questo è l'impossibilità di ricomporre un mondo abitabile prima di riformulare i sistemi

economici e produttivi, così come i piani urbanistici e gli abiti sociali, culturali e privati: in pratica non si può voler cambiare il mondo senza prima cambiare le basi con cui si costruisce. Guattari propone invece un processo che chiama «*Ecosofia*»: la macchina della produzione quantitativa a scala mondiale dovrebbe trasformarsi in uno sviluppo qualitativo che rispetti l'ecologia mondiale da un lato, e tutti gli aspetti (scientifici, economici e le questioni urbane) che influenzano i sistemi sociali e mentali dall'altro. Detto con parole sue: Si tratta di instaurare una città soggettiva, riorientando le finalità tecnologiche, scientifiche ed economiche, le relazioni internazionali e la grande macchina dei mezzi di comunicazione. Disfarsi di un nomadismo falso che, di fatto, ci lascia lì dove eravamo, in un vuoto di una modernità esangue<sup>15</sup>.

Risulta quindi che l'essere umano, dal punto di vista del mondo occidentale, non è più un individuo costituito nella sua territorialità, non è tenuto a preoccuparsi delle sue radici, né della sua stabilità.

In un mondo nel quale vivere significa «muoversi in questa epoca» la stabilità sembra non esistere, non c'è quasi tempo per ricercarla né per desiderarla.

L'essere umano contemporaneo è fondamentalmente de-territorializzato.

I suoi territori esistenziali originari – corpo, spazio domestico, clan, culto – non si affermano su un terreno stabile, ma si afferrano a un mondo di rappresentazioni precarie e in continuo movimento. I giovani deambulano con un walkman nelle orecchie ascoltano melodie prodotte lontano, molto lontano dalle loro terre natali. D'altronde, che può significare per loro «terra Natale»? Sicuramente non si tratta del luogo dove riposano i propri avi, dove vivono e dove moriranno. Non hanno più avi, si sono fermati lì senza sapere perché e spariranno nella stessa maniera. Una codificazione informatica «assegna loro una residenza» partendo da una traiettoria<sup>16</sup>.

Le caratteristiche della mobilità contemporanea hanno modificato non solo lo stile di vita, anche gli spazi urbani si sono visti influenzati da un nuovo ordine delle cose, e sono stati percepiti come basici e necessari affinché si possano conformare con le esigenze dell'ambiente vitale. Una conseguenza e allo stesso tempo una causa; perché se da un lato l'urbanismo attuale si adatta alle circostanze di vita, dall'altro è esso stesso causa di queste circostanze.

Le prime avvisaglie di un cambiamento radicale del modello urbano risalgono al XVI secolo, quando iniziarono a pianificarsi i primi modelli di città con caratteristiche e materie proprie dello sviluppo economico e che iniziavano a dipendere dai processi di urbanizzazione. Oggi queste stesse caratteristiche, che si traducono in informazione, comunicazione, mobilità e urbanismo, sono strutturate su scala mondiale, e quanto più planetaria diventa la rete di sistemi, più questa si digitalizza, uniforme e de-territorializza.

Riguardo a questo Gilles Deleuze affermava che «*le società di controllo attuano mediante macchine di un terzo tipo, macchine informatiche e computers*»<sup>17</sup>, descrivendo come le tecnologie dell'informazione e della comunicazione disperdono nella rete il nucleo del potere,

espandendo a livello mondiale il loro sistema di controllo sottile, simbolico e invisibile.

La storia della *polis* (dal greco antico πόλις, «città») è stata sempre vincolata alle tecniche di trasporto e conservazione di beni, così come di persone e di informazione. Queste tecniche costituiscono, oggi, il sistema di mobilità PIB: persone, informazioni, beni; sistema che interagisce con la città influenzandone la forma e l'organizzazione sociale.

Negli ultimi anni si è assistito alla nascita di una nuova tipologia di città come conseguenza dello sviluppo di questo sistema: una città che cresce più in là del luogo fisico associato ad essa. Esempi chiari sono i «nuovi» contesti urbani sorti negli Stati Uniti, dove gruppi di grattacieli si mischiano a centri commerciali, e autostrade interne si ramificano collegando diverse zone cittadine creando un unico ambiente, il quale, osservato dall'alto, risulta essere uno Sky-line ininterrotto. Diversi architetti e urbanisti considerano, non a caso, la struttura attuale della città simile a quella del flusso della televisione, in cui si eliminano i tagli delle emissioni, percependo il visibile come appartenente a un unico senso continuo<sup>18</sup>. Si può parlare oggi di «urbanizzazione del mondo e del vuoto». L'urbanista e architetto americano Michael Sorkin definisce questo nuovo tipo di città con il nome di Ciburbia: quello che manca in queste città non si riferisce a luoghi fisici, ma agli spazi intermedi che danno significato alle forme<sup>19</sup>.

Nelle città cosiddette sviluppate tutto sembra avere relazioni con tutto, si sono sacrificati gli spazi centrici per creare una struttura di mobilità e di consumo per un nuovo ordine urbano, basato sul flusso di persone e informazioni, che moltiplica la sensazione di poter scegliere quello che si vuol fare e dove si può andare. Riprendendo il filosofo Guattari, oggi «non si parla di un centro localizzato, ma dell'egemonia di un arcipelago di città o, più esattamente, di sottoinsiemi di grandi città interconnesse attraverso mezzi telematici e informatici»<sup>20</sup>.

Questo scenario è il risultato di un'altra faccia delle nuove migrazioni, quella verso il globale delle «città-mondo» di cui parla Fernand Braudel. In diversi periodi del passato, città come Venezia, Londra, Amsterdam trasformarono le loro zone centrali in funzione dei mercati, approfittando degli aspetti economici dei luoghi privilegiati, traendone profitti e facendo la differenza rispetto ad altri. Questa situazione del potere capitalistico concentrato in un'unica metropoli mondiale è cambiata durante il XX secolo, e oggi la città-mondo del nuovo capitalismo mondiale si è de-territorializzata, coprendo invisibilmente tutta la superficie del pianeta. Si potrebbe paragonare questo sistema di città-mondo con il modello del Rizoma, basato sulla capacità dei punti del sistema di collegarsi tra di loro aleatoriamente. Questo concetto, adottato dalla botanica e trasmesso alla filosofia delle scienze da Deleuze e Guattari, non costituisce una visione del mondo, ma si presenta come una sua evoluzione. Ogni punto in un rizoma si collega con tutti gli altri del sistema, si sviluppa da flussi e ramificazione sotterranee, linee aeree,

ferroviarie, linee di fuga.

Come conseguenza di questa nuova forma di urbanizzazione esistono parametri che sono necessari a definire una città e valorarla rispetto alle altre. Tradizionalmente: Una città è un luogo con molte persone. Uno spazio pubblico, aperto e protetto. Una concentrazione di punti d'incontro. La prima cosa di una città sono le strade e le piazze, gli spazi collettivi, poi verranno gli edifici e tutto il resto [...]

[...] lo spazio pubblico definisce la qualità della città e quella della cittadinanza<sup>21</sup>.

Sorkin rileva che il contatto costante tra gli individui amplifica le differenze e in questo modo aiuta a definire i limiti potenziali di conflitti cittadini: «L'unico allenamento per vivere insieme consiste nel vivere insieme, la tolleranza radicale non si concretizza mai con l'assenza dell'Altro»<sup>22</sup>.

La città quindi produce cittadinanza mediante l'incontro, ma i sistemi di trasporto e di mobilità si percepiscono come meri strumenti necessari e questo ha danneggiato l'urbanizzazione delle città costringendole ad adattarsi a questi sistemi e ai loro progressi tecnologici, che ovviamente modificano il tessuto fisico e concettuale urbano.

L'urbanismo moderno, quell'urbanizzazione ibrida che mescola zone simboliche differenti in un unico ambiente fisico, crea una nuova immagine della città nella quale i diversi pezzi che la costituiscono (tanto la sua architettura che gli oggetti e le informazioni contenuti in essa) sostituiscono la vecchia città d'intercambio e diversità.

Oggi la città dipende dal flusso d'informazione e di persone che entrano ed escono, da quello che offre in termini di possibilità di scelte, dalle connessioni che ha con il mondo circostante. Si possono quindi descrivere alcune caratteristiche basiche della nuova urbanizzazione:

- Una costruzione dello «spazio di comunicazione», creato dallo sviluppo della velocità del trasporto e dall'aumento dei sistemi di comunicazione e informazione. Quello che Virilio chiama «dromosfera»: *«Cacciatore, creatore, marino, pirata o ciclista, cocchiere, automobilista, siamo tutti soldati sconosciuti della dittatura del movimento.*

*A quanto pare lo avevamo dimenticato, però al lato della ricchezza e della sua accumulazione c'è la velocità e la sua accelerazione, senza le quali centralizzazione e capitalizzazione sarebbero state impossibili»<sup>23</sup>.*

- Un aumento delle disuguaglianze, dovute al contrasto tra mobilità e frontiere.
- Un movimento doppio: una fissazione della popolazione per gli spazi nazionali (con frontiere sempre più definite a causa della mobilità clandestina) e una tendenza al nomadismo urbano e quotidiano, conseguenza della distanza tra luoghi di lavoro e luoghi di vita privata.

In definitiva, si può affermare che la mobilità ha creato anche una nuova conformazione della città contemporanea, e questo ha influito sulla visione che si ha di essa e sull'interazione che s'instaura con questi nuovi luoghi. La rete mondiale invisibile sta operando affinché questa si possa vedere anche fisicamente, estendendo l'urbanizzazione ed espandendo quel diritto generico attorno al quale sembra si muova tutto il resto, di modo che possano continuare ad esistere frontiere sempre più invisibili, ma che non smettono di organizzare la gerarchia mondiale.

La mobilità e la sua successiva velocità hanno provocato, combinandosi tra di loro, un successivo effetto nell'individuo: hanno cambiato la percezione che si possiede della realtà, dello spazio e del tempo.

Allo stesso modo che la vista dal finestrino di un treno alterò per sempre non solo il paesaggio ma anche le percezioni di spazio e tempo, la finestra del monitor rappresenta un cambiamento nella relazione percettiva e fisica con il mondo esterno<sup>24</sup>.

Per la vastità della loro complessità e argomentazione si osservano qui i termini di spazio e di tempo soltanto come orientamento interno al discorso, come un qualcosa di basilico che è stato cambiato e che ha modificato (in negativo e in positivo) la relazione che si mantiene con il mondo reale.

Sebbene il tempo sembri essere presente nella vita quotidiana di tutti, è una nozione senza riferimento, è cioè un'idea che possiede molte parole per riferirsi a nessun oggetto fisico e concreto: l'orologio ad esempio non produce nulla oltre alla visualizzazione di numeri astratti. Nonostante questo il tempo è percepito in modo diverso da ogni persona – un minuto sembra eterno o rapidissimo in relazione alla situazione vissuta –, tuttavia sembra che il tempo si associ alla percezione che abbiamo delle nostre esperienze di vita e di categorie come quella della durata o della causa-effetto.

Lo spazio invece è una realtà, una struttura, tutto succede nello spazio e addirittura si può affermare che tutto è spazio. Però, utilizzando le parole di Perec: *«non si può concepire lo spazio come totalità ma come frammento»*<sup>25</sup>.

Il mondo rappresentato come totalità è sempre un insieme di molte cose e oggetti; di fatto viviamo in molti spazi: città, case, corridoi metropolitani, schermi, luoghi di lavoro, mezzi di trasporto, dovrebbe essere evidente non è così. In passato non c'era quasi nessuno degli spazi che oggi viviamo, e il problema non è sapere come siamo arrivati a possedere tutto questo, ma per lo meno riconoscere che siamo arrivati e che viviamo in una serie di spazi codificati e strutturati in modo che con il passare del tempo risultino appartenere ad un unico megaspazio.

Ogni epoca, dice Foucault, ha la sua grande ossessione, il tema attorno al quale si sviluppa e si struttura. L'epoca attuale sarebbe quella dello spazio: *«siamo nell'epoca del simultaneo, nell'epoca della giustapposizione, nell'epoca del prossimo e del lontano, dell'adiacente e del disperso»*<sup>26</sup>.

C'è anche da dire, però, che lo spazio che oggi conosciamo non è nuovo, ha una sua evoluzione e una sua storia. Nell'Età Media c'era un insieme di luoghi gerarchizzati: sacri e profani, protetti e aperti, urbani e rurali, dicotomie che differenziavano lo spazio generale in subcategorie ben definite a livello sociale. Tutta questa gerarchia era quella che si può chiamare «Spazio Medievale», che Foucault descrive come «*spazio di localizzazione*». Questa concezione cambiò con Galileo, che scoprì, insieme al fatto che la terra faceva parte di un sistema mobile di pianeti, uno spazio infinito e aperto: il luogo di una cosa divenne nient'altro che un punto nel suo movimento [...] da Galileo, l'estensione sostituisce la localizzazione [...]

Oggi la postazione sostituisce questa estensione che sostituiva la localizzazione<sup>27</sup>.

La *postazione* che compone lo spazio attuale si definisce dalle relazioni di vicinanza tra i punti e gli elementi che si organizzano come una rete globale, relazioni che si possono vedere chiaramente e che sono governate dal termine chiave: la mobilità.

Le questioni riguardanti la mobilità hanno cambiato radicalmente anche la struttura e l'organizzazione dello spazio, modificando conseguentemente la visione che si ha di esso. I mezzi di trasporto, la necessità di incorporarli come parti essenziali delle città e come connessione tra l'una e l'altra, così come l'informazione e la comunicazione globalizzata, hanno provocato una nuova visione dello spazio generale. Tutto si collega e lo spazio globale sembra restringersi, diventare governabile, totalmente riconosciuto: uno spazio che da globale è diventato locale, portando la sua scala di riferimento a un livello umanamente raggiungibile.

Se da un lato il nostro secolo si struttura, quindi, attorno ad una riorganizzazione spaziale, se lo spazio ha modificato nel tempo il suo riferimento, questo è stato e continua a essere possibile grazie all'aumento costante della velocità con la quale si gestisce la vita, velocità che insieme allo spazio ha cambiato quindi radicalmente anche la visione del tempo.

H.G. Welles nel suo libro *The Mind at the End of Its Tether*, afferma che le scienze hanno preso una distanza su di noi che non smetterà mai di crescere, «*la specie è alla fine della sua carriera perché non è capace di adattarsi con sufficiente rapidità a condizioni che cambiano più rapidamente che mai*».

Il progresso, in questo senso, è vincolato alla velocità, all'accelerazione. Così si è passati dalla teoria geocentrica di Tolomeo allo sviluppo dei mezzi tecnologici per scoprire sempre di più le potenzialità del nostro pianeta, fino ad arrivare a tutti quegli apparati necessari ad ampliare i nostri sensi. Pensiamo alla cultura, al mondo, all'universo, perché non ci interessa solo quello che abbiamo a portata di mano; quando però facciamo o vogliamo fare qualcosa nel mondo reale, dobbiamo utilizzare strumenti che possono stare nelle nostre mani, che devono adattarsi alla nostra scala. Questi sono strumenti che amplificano quello che si conosce a scala umana, e servono per aumentare

le nostre capacità: i mezzi di comunicazione sono strumenti che hanno il potere di ampliare i nostri sensi nel tempo e nello spazio, però si presentano grandi difficoltà quando si tenta mantenere l'equilibrio tra questo traguardo sensoriale, la comprensione e la visione del mondo<sup>28</sup>.

Così gli spazi elettronici (i non-luoghi della comunicazione), costituiscono la possibilità di muoversi rapidamente e senza frontiere rimanendo fermi, quello che ha generato tra le altre cose una banalizzazione delle relazioni umane. Oltre a questo, la comodità che offre l'anonimato provoca la tentazione di non posizionarsi di fronte a nulla, e una mancanza di apertura verso gli altri.

Dopo il secolo delle Luci, dice Paul Virilio, è arrivata l'epoca della velocità della luce e il nostro tempo è quello della stessa luce della velocità<sup>29</sup>.

La minaccia del XXI secolo secondo l'autore è l'invenzione di una prospettiva di tempo reale, che sostituirà la prospettiva dello spazio reale inventata e scoperta dall'arte del Quattrocento. Il cibernazio difatti è una nuova prospettiva: l'audiovisivo permette di vedere e sentire a distanza, ma quello che il cibernazio promette è toccare e sentire a distanza, ciò significa un cambiamento radicale della prospettiva di quello che si definisce come contatto reale.

Questo cambio dovuto alle «nuove superstrade dell'informazione» è la causa della perdita di orientamento: si vive l'istante, esistere è vivere qui e ora, e quello che si vive nell'immediato è una distorsione della realtà, un duplicato. Questo crea la perdita di orientamento con la realtà, in relazione all'Altro e al mondo. Per Virilio, quello che caratterizza la nostra epoca è questo:

[...] aver raggiunto la barriera del tempo, aver raggiunto la velocità della luce è un fatto storico che confonde la relazione che l'essere umano mantiene con il mondo<sup>30</sup>.

Tutto succede in un tempo reale, che allo stesso tempo è globale, e in un futuro prossimo il tempo globale definirà le strutture temporali delle nostre città. Si potrebbe così sostituire il termine Globale con quello di Glocale: la parola «globalizzazione» è una farsa. Non esiste globalizzazione, c'è solo virtualizzazione. Quello che effettivamente si sta globalizzando è il tempo<sup>31</sup>.

L'accelerazione della realtà è quello che in definitiva definisce la nostra epoca; ma la realtà oggi si riferisce a cose o a oggetti molte volte inaccessibili ai nostri sensi, e che possiamo conoscere e utilizzare solo mediante qualche mezzo tecnologico. Non avendo nessuna precauzione nell'utilizzo, questi sistemi si sono convertiti in bombe che generano sia mentalità sia incidenti nella percezione dell'esistente; si crede addirittura che gli eventi siano trasmessi prima della loro produzione<sup>32</sup>.

Riassumendo in poche parole, si è passati dall'utopia della libertà ai totalitarismi che

hanno beneficiato dei mass media, sostituendo la realtà con l'informazione. E così gli stermini militari, i genocidi, le guerre terroristiche non sono più attività occulte ma puro spettacolo quotidiano d'immagini e suoni.

Il *continuum* dello spazio-tempo si è installato in un eterno presente, in un viaggio senza spostamento: *un percorso in un luogo, dove l'andata e il ritorno hanno perso il suo senso giratorio per coesistere, coincidere in un – ora sprovvisto di qui –*<sup>33</sup>.

In ultima analisi si può riassumere e terminare questo piccolo percorso, affermando che: il fatto di essere mobili, con il fine di avere la maggior quantità possibile di alternative da poter scegliere per la propria vita, per controllare un tempo che ha già vinto prima di iniziare qualsiasi gara, la necessità incontrollata di seguire questo stile di vita, il fatto di seguirlo e vivere in transito da un luogo all'altro, il bisogno di emanciparsi altrove e poi altrove, porta alla conseguenza di percepire lo spazio e il tempo vissuti come se fossero dettagli, piccole realtà in altre più grandi e incontrollabili. Cambia il mondo dei riferimenti, non è più tutto spaziale e reale, ma il transitorio, il virtuale e l'istantaneo definiscono le forme di percezione delle situazioni e dei comportamenti, delle relazioni, dei progetti. Una visione apocalittica, certo, ma che risulta esserlo in tutte le sue conseguenze se non si è coscienti della corrente che gestisce i flussi umani e le nostre vite.

## NOTE

<sup>1</sup> M. Augé, *Surmodernità. Dal mondo di oggi al mondo di domani* [online], 1994, in [http://www.infoamerica.org/teoria\\_articulos/auge1.htm](http://www.infoamerica.org/teoria_articulos/auge1.htm).

<sup>2</sup> A. Romero, *Disincanto del mondo: irrazionalità etica e creatività umana nel pensiero di Max Weber* [online], in *OLIB Web View*, luglio 1998, n. 49.

<sup>3</sup> M. Weber, *L'etica protestante e lo spirito del capitalismo*, Firenze, Sansoni, 1970.

<sup>4</sup> A. Hoguet Polo, *Le tesi di Fukuyama sulla fine della storia* [online], 1991, in <http://huguet.tripod.com/fukuyama.htm>.



- <sup>5</sup> A. Appadurai, *Modernità in polvere. Dimensioni culturali della globalizzazione*, Milano, Raffaello Cortina, 2012.
- <sup>6</sup> M. Augé, *Surmodernità. Dal mondo di oggi al mondo di domani* [online], 1994, in [http://www.infoamerica.org/teoria\\_articulos/auge1.htm](http://www.infoamerica.org/teoria_articulos/auge1.htm).
- <sup>7</sup> C. Lévi-Strauss, *Il crudo e il cotto*, Milano, Il Saggiatore, 2008.
- <sup>8</sup> M. Augé, *Per un'antropologia della mobilità*, Milano, Jaca Book, Di fronte e attraverso, 2010.
- <sup>9</sup> G. Perec, *Specie di spazi*, Torino, Bollati Boringhieri, 1989.
- <sup>10</sup> F. Ascher, *Città con velocità e mobilità multiple*, in *ARQ* (Santiago), n. 60, luglio 2005.
- <sup>11</sup> P. Bourdieu, *Efectos de lugar*, in *Quaderns d'arquitectura i urbanisme*, n. 234, Barcellona, COAC, 2002.
- <sup>12</sup> *Ivi*.
- <sup>13</sup> *Ivi*.
- <sup>14</sup> F. Ascher, *Città con velocità e mobilità multiple*, cit.
- <sup>15</sup> F. Guattari, *Pratiche ecosofiche e restauro della città soggettiva*, in *Quaderns d'arquitectura i urbanisme*, n. 238, Barcellona, Ediciones Reunidas, 2003.
- <sup>16</sup> *Ivi*.
- <sup>17</sup> G. Deleuze, *Postscript on the Societies of Control*, Cambridge MIT, USA, The MIT Press, n. 59, 1992.
- <sup>18</sup> M. Sorkin, *Variations on a Theme Park. The New American City and the End of Public Space*, New York, Noonday Press, 1992.
- <sup>19</sup> *Ivi*.

- 20 F. Guattari, *Pratiche ecosofiche e restauro della città soggettiva*, cit.
- 21 J. Borja, *La ciudad conquistada*, Ecuador, FLASCO, 2001.
- 22 M. Sorkin, *Giving Ground. The Politics of Propinquity*, London-New York, 1999.
- 23 P. Virilio, *Velocità e politica*, Milano, Multhipla Edizioni, 1982.
- 24 M. Sorkin, *Giving Ground. The Politics of Propinquity*, cit.
- 25 G. Perec, *Specie di spazi*, Torino, Bollati Boringhieri, 1989.
- 26 M. Foucault, *Spazi differenti* (Conferenza del 1967 al Cercle d'études architecturales de Paris), in *Architecture, Mouvement, Continuité*, n. 5, ottobre 1984.
- 27 *Ivi.*
- 28 P. Falcado, *Lugares entre no-lugares* [online], Scielo (Ciudad Autónoma de Buenos Aires), luglio 2006, n. 15, n.  
[http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1851-17402006000200001](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1851-17402006000200001).
- 29 P. Virilio, *L'orizzonte negativo*, Milano, Costa & Nolan, 2005.
- 30 P. Virilio, *Velocità e informazione. Allarme nel cyberspazio* [online], in *Le Monde Diplomatique*, agosto 1995, in [http://www.philosophia.com.ar/index.php?option=com\\_content&view=article&id=61:paul-%20virilio-velocidad-e-informacion&catid=36:politica&Itemid=54](http://www.philosophia.com.ar/index.php?option=com_content&view=article&id=61:paul-%20virilio-velocidad-e-informacion&catid=36:politica&Itemid=54).
- 31 *Ivi.*
- 32 Quando si trasmise in diretta l'attacco alle Torri Gemelle, molti telespettatori credettero di assistere a una delle molte immagini di catastrofi annunciate o profezie. Solo facendo *zapping* e vedendo le stesse immagini in tutti i canali capirono che quello che vedevano non era finzione ma realtà.

33 P. Virilio, *Città panico. L'altrove comincia qui*, Milano, Raffaello Cortina, 2004.

2103